# DISCORSO

DI S. ECC.

# IL COMM. LUIGI TORELLI

PREFETTO DI VENEZIA

PRONUNCIATO

NELLA SEDUTA DEL 6 SETTEMBRE 1869

DEL CONSIGLIO PROVINCIALE.

( Estr. dalla Gazzetta di Venezia, N. 242. )

VENEZIA 1869
TIPOGRAFIA DELLA GAZZETTA.

27
S

Signori!

Due anni or sono, io ho stimato opportuno esporre al Consiglio quella serie di provvedimenti che allora riteneva indispensabili per attuare il risorgimento, o dirò meglio procurare il miglioramento delle condizioni economiche ben depresse della città e Provincia. Quando non si può parlare che di progetti e di speranze, per quanto si sappiano ben disposte le autorità superiori e chiunque deve dar mano e contribuire a fin di raggiungere un migliore avvenire, si barcheggia sempre fra la speranza che presto si realizzino i provvedimenti, ed il timore che o l'una o l'altra causa li tergiversi.

La realtà prende poi la sua via, che non suol essere nè un pieno successo, ma nemmeno un'illusione complete, soprattutto quando ciò che si chiede è basato in diritto, e conforme a quanto le circostanze possono permettere.

Oggigiorno ci troviamo in una di queste condizioni, ed io mi propongo passarne in breve rassegna i punti principali, ed indicare lo stato di realtà ottenuto. Sarò breve, perchè oltre il desiderio che ho sempre di non sciupare, nè fare altrui sciupar tempo, la relazione dettagliata sullo stato della Provincia vi verrà presentata dalla Deputazione provinciale.

Digitized by Google

586



Io devo poi fare la mia breve rassegna, anche perchè intendo ancora sottoporre al Consiglio due proposte, che stimo opportune per l' utile della Provincia.

Si è con qualche compiacenza che posso incominciare col dire che il maggior numero dei provvedimenti vagheggiati or sono due anni, è entrato nella fase attiva, e qualche frutto già si ottenne.

Io principierò dallo scavo de' canali. Già altra volta lo qualificai il vero primo principio, poichè è assurdo pensare al risorgimento d'un porto, se le navi di grande portata non vi possono entrare.

Voi udiste la Relazione della vostra Commissione per lo scavo de' canali. Essa recava un prodotto ottenuto di 138m. metri cubi coll' ultimo di febbraio corrente anno.

Certo è che, tanto per l' impazienza che ci domine tutti, come pe' calcoli che in prevenzione si erano fatti del prodotto medio giornaliero, quello realmente ottenuto era poco; ma da molti non si fece attenzione che quei risultati partivano dalla suddetta epoca, ossia dalla fine di febbraio, epoca in cui seguì la visita sopralluogo della Commissione, laddove la Relazione venne letta nel Consiglio ch' ebbe luogo il 17 luglio.

In questo spazio di tempo continuarono gli scavi; ed ora siamo a 254m. metri, fine d'agosto. È ancora un cammino lento, ma già possiamo dire che un sensibile miglioramento si è ottenuto, dacchè dovunque si ha la profondità di metri 7.30 sotto la comune alta marea. Sono dunque 21 piede, misura ch' è la più conosciuta in commercio e dal pubblico, e questi 21 piede vogliono già dire che i 9/10 delle navi di commercio possono entrare e gettar l' àncora nel Canale di S. Marco,

Digitized by Google

e già se n'ebbe una prova, non ha guari, in due bastimenti inglesi della capacità di 3000 tonnellate, ch' entrarono carichi. Certo, che convien tener conto dell'alta marea, ma, come quel periodo ha luogo ogni 6 ore, non è una condizione tanto imbarazzante. Del resto, non più tardi di ieri, partì da questa città il sig. segretario generale de' lavori pubblici, il quale nel suo soggiorno, benchè breve, volle però visitare la Diga di Malamocco, e, cammin facendo, verificare il progresso degli scavi, e montando sui cavafanghi conoscere da vicino le cause del prodotto così inferiore all'aspettativa, per cercare il modo di porvi riparo. Ma, torno a ripetere, è già una condizione di molto migliorata anche l' attuale.

La Stazione marittima è la seconda opera che si lega strettamente all'idea d'una ripresa di commercio di transito, al che aspirano ora tutti i porti che sono favoriti dalla gigantesca opera che verrà inaugurata nel prossimo novembre, ossia dal Canale di Suez.

I milioni che spende Trieste, quelli che ha speso e si prepara a spendere ancora Marsiglia, tengono all'incredibile; si tratta di molte decine. È una vera gara gigantesca, che in ultima analisi ha per iscopo la prontezza e la sicurezza di ogni operazione di commercio. Il vapore che viene dalle Indie o dalla Cina, consegnerà direttamente ai vapori di terra persone e merci, per essere trasportate in tutte le direzioni verso il centro d'Europa, ed il raggio attivo d'ogni porto sarà tanto più grande, quanto maggiore sarà la celerità, il risparmio e la sicurezza che offre; oltre la condizione, sempre predominante, di trovare carico di ritorno. A questa legge non può sottrarsi nemmeno Venezia, ed essa deve sospirare il momento, che, come a Trieste e Marsiglia, la

Digitized by Google

588



nave d'oltremare possa consegnare direttamente le sue merci alla strada ferrata. I lavori per la Stazione marittima sono appaltati ed incominciati, tutti fortunatamente hanno interesse di affrettarli, e per quanto dipenderà da me, non mancherò di tenervi dietro, convinto come sono della grande loro importanza.

Un altro lavoro è pure felicemente incominciato, e benchè l'autorità provinciale non vi abbia ingerenza, è sempre sì interessante pel bene di Venezia, che mi compiacerò di accennarlo. Il lavoro di cui ragiono è quello dell'Arsenale. Anche per questo vi ebbero impazienze, perchè non veniva incominciato; ma la procrastinazione fu a tutto vantaggio dell'opera. Il terreno sul quale dovevasi fondare il bacino venne meglio studiato, si fecero alcune modificazioni a proposta del distinto colonnello del Genio che dirige i lavori, le quali tornerono utilissime, ed ora si procederà con tutta sicurezza alla esecuzione de' lavori.

Un altro argomento che si collega al secondo menzionato, cioè al transito, è quello delle tariffe, che poi, in realtà, sono le regolatrici del commercio di terra. Qui potete applaudirvi de' risultati ottenuti da voi stessi e per mezzo della Commissione che nominaste, perchè se ne occupasse ex professo.

È dall'agosto 1867 che il Brenner è aperto; ma in realtà, per quanto risguarda il commercio di Venezia, è dall'agosto passato, e precisamente dal 15 di detto mese, ch'è aperto commercialmente, perchè in detto giorno entrarono in attività le nuove tariffe, e sono già attivati in parte i servizii cumulativi con altri paesi. Il tempo corso è sì breve, che si conta facilmente a giorni; non è il caso di parlare di risultati già ottenuti, ma bensì è il caso di dire, che ora la porta è realmente aperta,

Digitized by Google

la porta che mette alla Germania meridionale ed alla Svizzera orientale. Mi è grato, però, tributare qui una giustizia anche all'Amministrazione delle Strade-ferrate dell' Alta Italia. Le pratiche per l' attivazione dei servizii cumulativi sono lunghe e complicate per loro natura. Quell' Amministrazione vi pose buona volontà, e certo compirà quanto prima la sua opera.

Qui, a proposito di strade ferrate, io ho d'uopo di chiamar ancora la vostra attenzione con argomento importantissimo il quale non solo non vi è nuovo, ma aveste già una Relazione in proposito dalla stessa benemerita Commissione, cui affidaste la questione delle tariffe: l'argomento del passaggio alpino con una strada ferrata italo-elvetica.

La Relazione accurata della Commissione, fatta per mezzo del consigliere co. Bembo e letta il 17 p. p. luglio, conchiudeve con un voto a favore dello Spluga per quanto riguarda gl' interessi di questa Provincia, e col proporre che si rinforzasse la Commissione, perchè il membro, sig. Luzzati, chiamato all' alta funzione di segretario generale al Ministero di agricoltura e commercio, non può più occuparsi con tanta attività e frequenza, quanto lo faceva prima di quell' impiego. Voi approvaste le conclusioni; nominaste il cons. Bullo qual nuovo membro di quella Commissione; più, autorizzaste la Commissione a mettersi d' accordo colla Commissione di Milano, e con quelle che da altre Proviucie d' Italia fossero nominate al medesimo scopo. Ciò sta bene; ma frattanto i fautori della linea del S. Gottardo procedono risolutamente, cercando compromettere la questione. Venne indetta una riunione internazionale a Berna pel 12 corr. Io trovo che, pertendo dal loro punto di vista, fanno quello che devono fare coloro che sono convinti d' una cosa e si adopera-

no attivamente per farla riuscire; ma per la stessa logica, dovrebbero ammettere lo stesso diritto nei loro avversarii; ed, anche tralasciando d'occuparmi di quello che possono pensar essi, dico che noi, loro avversarii, dobbiamo imitarli. Pel momento, il più forte dei pericoli è quello che, o in un modo o nell'altro, si finisca realmente di pregiudicare la questione, con danno, io credo, irreparabile dell'Italia. Io sono convinto, come lo era, e, quanto più importa, lo provò con una dettagliatissima Memoria il più competente dei giudici, qual era Paleocapa, che linea più infelice non si potrebbe scegliere, poichè l'influenza di Marsiglia paralizzerà una gran parte dei frutti pretesi dalla maggioranza della Commissione che opinò pel Gottardo, e l'Italia avrà fatto un enorme sacrificio senza corrispondente risultato. Ad ogni modo, senza ritornare sulla questione, che non è più discutibile per questo Consiglio, il quale si è già pronunciato così chiaramente e categoricamente per lo Spluga, io, in vista appunto dell'urgenza di prevenire che tale questione sia pregiudicata, mi permetto di fare al Consiglio la seguente proposta:

« Il Consiglio provinciale di Venezia prega il sig. ministro dei lavori pubblici a voler riprendere in esame la questione delle comunicazioni fra l'Italia e la Svizzera, mediante una strada ferrata, avuto riguardo anche agl' interessi del Veneto, che potrebbero aver cambiate le condizioni: sì e come, per l'identica ragione, nel 1860 ne fu ripreso l'esame dopo l'annessione della Lombardia al Piemonte.

« Il Consiglio provinciale prega inoltre il sig. ministro degli esteri di voler far sì che la questione rimanga impregiudicata per parte dell'Italia al Congresso di Berna. »

Quanto domando è pura e stretta conseguenza delle deliberazioni vostre anteriori. È un pas-

Digitized by Google

so, dirò, di urgenza e di circostanza. Del resto, o havvi una sola logica, ed il chiedere che il Veneto sia trattato come la Lombardia, è chiedere cosa della più stretta giustizia; o ve ne sono due, ed allora io chiederò quali sono le colpe, quali i demeriti del Veneto, perchè sia condannato a pagare, a suo tempo, molti ma molti milioni di sua quota, per una linea che lo interessa per nulla, mentre era possibile un' altra che interessava tutti, e meglio assai.

Fra gli oggetti che si collegavano strettamente col commercio di Venezia, eravi quello dell' abolizione di quello strano diritto, giusta il quale le merci pagano un dazio se sortono per la via di mare, mentre non lo pagano se sortono per la via di terra; mostruosità che non credo riscontrisi in nessun altro Stato, il quale imponga dei diritti differenziali ai proprii cittadini, e che nel nostro caso si risolvono poi in vantaggio del naturale antagonista di Venezia, ch' è Trieste.

Quel diritto conservato per le vie d' acqua, abolito per le vie di terra, ha naturalmente sviato il commercio; ora quello dei grani e delle canapi, ch' era uno dei principali di Venezia, s' avviò per la strada ferrata, direttamente a Trieste, che ha per tal modo, a spese dello Stato nostro ed in modo speciale di Venezia, una massa d' articoli di più da offrire all' esportazione. Voi vedete così come un male ne generi un altro immediatamente, e come una disposizione infelice, danneggi un paese, e contribuisca alla sua rovina.

Fatti i dovuti reclami, come ben sapete, il ministro delle finanze, troppo istrutto per non conoscere la mostruosità della disposizione, troppo giusto per non riparare quel danno, presentò la legge alla Camera per l' abolizione di quel dazio, e già era pronta e pubblicata la Relazione della

Commissione incaricata di riferire, che concludeva colla sua approvazione, quando sopravvenne quel funesto ed umiliante episodio dell'Inchiesta, che sospese tutto, sì che quella disposizione di legge trovasi ancora allo stesso stadio, con danno grandissimo di Venezia.

Ma ciò che prova come siasi sviluppata un' attività che promette di fondare speranze d' un miglior avvenire, si è che, a fronte di sì grave contrarietà, com'è quella della legge che pesa su noi da tre anni co' suoi funesti effetti, il commercio è in aumento. Ora, quanto non lo sarebbe stato di più, senza codesta legge ch'è a tutti funesta, tranne Trieste?

Fin ora ho trattato argomenti che risguardano più direttamente Venezia, benchè a nessuno di essi sia completamente estraneo anche il rimanente della Provincia, non foss' altro perchè il ben essere del centro influisce sul tutto. Ora permettetemi che vi parli brevemente di qualche opera importante che risguarda la Provincia, dirò, di terraferma.

Un argomento gravissimo che io non toccherò che di volo, perchè se ne occupa anche la Commissione lagunare, è quello dell' interrimento della laguna di Chioggia.

Pur troppo, o signori, questo è uno di quegli argomenti che hanno il privilegio di destar immediatamente la passione appena annunciato, ed in questi tempi, nei quali tutti, cominciando dagli scolaretti, non vogliono occuparsi che di politica, e in cui si abborre dallo studiare profondamente una questione, affrontarne una simile vuol dire risollevar tempeste. Ma converrebbe che si potesse farne a meno, perchè fosse a tacciarsi chi la solleva. Or io credo invece, che siamo a tal punto, che reputerei ben grave errore in un capo della Provin-

cia il non porla in prima linea, il tacere, per paura di queste passioni, di queste burrasche.

Io che mi credo completamente neutrale, chè non divido l'opinione di chi vorrebbe si rimettessero le cose in pristino come nel 1839, allorchè il Brenta metteva foce in mare a Brondolo, ma poi sono egualmente lontano da quelli che vorrebbero si facesse nulla, e perchè essi si trovarono pienamente sodisfatti, e par loro che la cosa più commoda e naturale sia che si prosegua come in oggi, quasi che nulla fosse cambiato dal 1839 in poi; io, ripeto, credo che sia urgente lo studiare la questione, per riuscire a prevenire un danno enorme, senza distruggere il beneficio ottenuto.

Voi sapete che la grande operazione dell'immissione del Brenta nella laguna di Chioggia avvenne nel 1840. Quanto dovesse costare una tal misura a quell'uomo di genio che fu Paleocapa, lo si può facilmente arguire dai suoi scritti, nei quali dimostra come l'esistenza di Venezia dipende dalla conservazione della laguna, nel che comprende tutto l'Estuario, e dagli elogii che fa dell'alto senno degli antichi Veneziani, i quali con opere costosissime eliminarono tutti i fiumi che si scaricavano nella laguna, conducendoli con letti artificiali a scaricarsi in mare; ma egli fu posto nel bivio terribile di dovere scegliere fra due mali: o conservar al Brenta il suo letto, e veder esposti ad ogni tratto tutt'i paesi che percorre, e soprattutto il Padovano, alle rotte per le sue piene, o abbreviargli il cammino, procurargli maggior pendenza, salvare que' paesi, ma andar contro al precetto degli antichi Veneziani, e gettarlo nella laguna.

Si scelse il secondo partito, e questa fu l'opinione anche del celebre Fossombroni. Quegli uomini sommi non si ascondevano le conseguenze dell'interri-

544



mento della laguna, ma lo credevano opera di secoli, di lunghissimi anni. La terribile rotta del 1839 diede la spinta, e nel 1840 il Brenta venne immesso nella laguna di Chioggia, nè più ebbero luogo altre rotte; uno scopo fu ottenuto; ma a qual prezzo? Or qui, o signori, è dove occorre aver il coraggio di dire la verità. Il fatto che si credeva non potersi avverare che dopo lunghissimi anni, si avverò invece già in grandissima parte in soli 30 anni. L' interrimento della laguna di Chioggia ha proceduto con ispaventevole rapidità. Io non credo, come uomini appassionati van dicendo ed anche scrivendo, che questo faccia torto a quei due sommi idraulici, quali furono Fossombroni e Paleocapa. I dati ch'essi allora hanno potuto avere, li portarono a supporre che realmente vi volesse un lunghissimo periodo di tempo per arrivare a quel risultato, mentre invece il danno delle innondazioni del Brenta era frequente e gravissimo. Per me e per gli uomini che con calma considerano e la posizione d' allora e l' immensa complicazione delle tante cause che dovevano influire, l' inganno nel quale caddero non iscema la stima che giustamente si meritarono per tante opere esimie; ma noi, egualmente calmi anche per valutare le condizioni d' oggigiorno, che sono il risultato di quell' operazione, dobbiamo dire che quei fatti sono gravissimi, che meritano la piu seria attenzione, e sono poi fatti che ognuno può verificare da sè. Io stesso credetti un tempo che nelle alte grida di Chioggia, che si vede avanzare la sua distruzione con matematica certezza, vi fosse esagerazione. Volli recarmi sulla faccia dei luoghi, accompagnato da persone dell' arte, da rappresentanti del Comune e da uomini pratici anche delle antiche condizioni, prima dell' immissione del Brenta in laguna. Vidi e toccai con mano l' enor-

me differenza che presentano le carte d'allora collo stato attuale. Fu una vera fatalità che prima di quell'operazione non si facesse uno scandaglio esatto della laguna che doveva ricevere il Brenta, sì che fosse dato constatare in modo ben positivo il suo interrimento; ma esso fu tale che la superficie sottratta alle acque si eleva a quest'ora a nulla meno di circa 24 chilometri e questo *circa* significa piuttosto un meno che un più. È un risultato veramente spaventevole in 30 anni; non s'aspettava forse in secoli. Ventiquattro chilometri in 30 anni corrispondono ad una media di 800 mila metri cubi di materia per anno, qualora si ammettesse che la media della laguna colmata non avesse che la profondità di un metro. Ma che dire se invece vi erano anche bassi fondi? Per questo io dico che sarebbe stato opportunissimo il fare prima rilevare una carta idrografica esatta; si parlerebbe ora con maggior precisione; ma anche tenendosi a basse cifre, che a detta di pratici sono al di sotto del vero, pur si arriva a quelle gravi conclusioni. Come, infatti, non ammettere che in altri 30 anni non sia scomparsa tutta la laguna? Per sostenere questo, converrebbe dire e provare che il Brenta più non porterà materia od in quantità minima al confronto del passato. Or io voglio anche ammettere che abbia vuotato il suo letto in forza della violenza che ebbero le acque colla maggiore pendenza; ciò vorrà dire che in luogo di 30 ne potranno occorrere 40, e diciamo pure anche 60, ma forse per questo la questione è men grave? Del resto, non illudiamoci, il fatto dell'abbassamento dell'alveo può essere facilmente paralizzato dalle materie che nelle alte regioni del Brenta possono di nuovo ingombrare il suo letto. Il disboscamento, questa terribile piaga generale, è in continuo aumento;

5946



le frane, che ne derivano, hanno il loro termine colle loro conseguenze di colmata in mare. Ma sia un po' più o un po' meno lungo il tempo che si richiede pel completo riempimento della laguna di Chioggia, questa non è questione seria; quella pur troppo seriissima si è, che questa conseguenza è inevitabile; e frattanto, e prima che sia compiuta, Chioggia è condannata alla distruzione dalla mal' aria, terribile fase che precede il completo interrimento; è condannata alla fine di Torcello e di tante altre città in Italia, che scomparvero per quella causa. Ma, o signori, tutti coloro che non hanno interesse immediato, poco si curano di questo, nè si danno fastidio di constatare anche fatti che ognuno può verificare; ma invece si eccitano le masse, dicendo loro che si vuol rovinarle toccando a quelle opere del Brenta, ed alla ragione si sostituisce la passione; dall' altra parte a Chioggia si vorrebbero provvedimenti istantanei. Figuratevi che non è gran tempo che un capopopolo, perorando in piazza, voleva 200 uomini, perchè diceva che con quelli accomodava tutto; egli andava al posto ove venne deviato il Brenta, la rimetteva nell'antico alveo, e tutto era finito, in 24 ore.

Questo stato degli animi in Chioggia, per quanto si vada errati nello scegliere la via del riparo, è però spiegabile, dacchè ogni giorno quella città vede avanzare la sua rovina. Era mio obbligo, come tutore degl'interessi di tutti, il chiamar la più seria attenzione dell' Autorità superiore, come il darvi conto di questo stato di cose. Fra le conseguenze non solo possibili, ma certe, in epoca più o meno lontana, ma che non può calcolarsi a secoli, havvi quella che il Brenta, dopo aver colmata tutta la laguna di Chioggia, dovendo per naturale conseguenza ripiegare su Malamocco, finisca ad avere una linea così lunga come quella

che aveva allorchè sboccava in mare a Brondolo, con che verrebbe paralizzato il beneficio dell'abbreviazione ottenuta colla deviazione del 1840, e così, in ultima analisi, si tornerebbe allo stato antico, con tutti i suoi inconvenienti pel Padovano; e ciò dopo aver sacrificato una città e preparata la rovina anche di Venezia, poichè allorquando verrà alla sua volta l'interrimento della laguna di Malamocco, o verrà chiuso l'accesso al porto, ovvero, il che è più probabile, si dovrà, con ispese ingenti, creare un nuovo alveo al Brenta per gettarlo in mare a traverso il lido di Pellestrina. Ma giacchè egli è assolutamente impossibile il sottrarsi a quelle conseguenze, meglio assai torna il pensarvi seriamente, senza dilazione, e fare spese che salvino il Padovano e Chioggia. Havvi dunque un interesse comune che dovrebbe spingere le due parti ad intendersi, ed anzichè fomentare, da parte de' caporioni e della stampa, le passioni popolari, meglio varrebbe porre in evidenza il pericolo che sovrastà ad entrambi, ed instare perchè i tecnici studino quanto è possibile fare a beneficio comune. La Commissione per la conservazione della laguna ha preso la cosa molto a cuore, e già se ne occupò. Essa incominciò col far fare i rilievi esatti, passo assolutamente indispensabile, e certo proseguirà in quella via, onde venire a risultati; e non occorre che ripeta che io pure vi porto l'attenzione che merita sì grave argomento, e non tralascio occasione per tenerlo in evidenza. Vorrei poter dire che il rimedio esiste, ma, in cose così eminentemente tecniche, ben mi devo guardare dal pronunciare giudizii; uomini del luogo assicurano che il rimedio vi sia, ma non posso entrare in simile argomento, e solo dirò che certo si studierà.

Passando ad argomento più umile, ma che

598



assai interessa a quelli cui tocca, io vi dirò come quattro Comuni del Distretto di Dolo, ossia Dolo stesso, Campolungo, Campagna Lupia e Campo- nogara, si unirono, con esempio degno di lode e da imitarsi, per eseguire un'opera comune, quella d' un canale d' acqua dolce che provvegga quelle frazioni di ciascuno dei suddetti Comuni, che vennero private dell' acqua allorquando, nel 1857, si deviò il Brenta a Stra, per farlo correre nell' attuale suo alveo artificiale, detto la Cunetta. A tutti coloro che sono pratici di quelle località, è noto quant' essi soffrano per la penuria d' acqua, soprattutto nell' estate. Il progetto sarebbe di condurre una Seriola lungo il letto abbandonato, detto il Brentone, e precisamente nel centro di esso, perchè, allorquando il cessato Governo faceva eseguire la deviazione citata, prevedeva che i Comuni suddetti avrebbero dovuto ricorrere a quell' operazione se volevano avere acqua, e, nel vendere l'alveo, riservò una striscia di 10 metri nel centro. Il condotto misura 11,400 metri di fuga, ed importa circa 42,000 lire. Quei Comuni sono fra i più aggravati per spese, e ricorrono per un sussidio. Io credo che ragione più indicata per accordarlo non vi sia; ma siccome la vostra Deputazione provinciale si propone di farne oggetto speciale di rapporto al Consiglio, così mi riferisco a quanto più dettagliatamente essa vi esporrà.

Un altro lavoro importante, che mi gode l' animo annunciarvi come prossimo ad essere intrapreso, si è quello della comunicazione che si intende di stabilire fra la Piave ed il Sile, con una grandiosa opera di sostegno a San Donà.

Voi sapete che fra le deviazioni dei fiumi, che, seguendo il vasto concetto degli antichi Veneziani di liberare la laguna da essi, nel secolo XVI, furono intraprese, si annovera anche la Piave, che

Digitized by Google

prima di quell' epoca metteva foce in laguna, e fu scavato per essa un nuovo alveo, ch'è l' attuale, e la deviazione cominciò a S. Donà, e segue per Grisolera a Cortellazzo, ove si gettava in mare. In causa di quell'opera rimase un tratto d'alveo abbandonato, ch'è quello che sta fra la Piave ed il Sile, e comunica precisamente con quest' ultimo.

Quel letto, abbandonato, coperto a tratti d' acqua stagnante, è un fomite di mal'aria e farne cessare la causa sarebbe già un risultato molto utile; ma, oltre il lato igienico, quell' operazione ne ha uno importantissimo commerciale. Voi sapete che uno de' commercii principali che ora fa Venezia, è quello del legname che scende dal Cadore per la Piave. Il cammino che ora è obbligatò a percorrere, è lungo e non senza pericoli; esso deve venire in contatto del mare al porto di Cortellazzo, da quivi, pel canale artificiale detto Canal della Cavetta, per Cava Zuccarina va al Sile, e per esso discende a Venezia.

Il giro è vizioso, ma avviene spesso che il mar grosso impedisce e rende difficile l' entrata nel canale sudetto, e talvolta i grandi zatteroni, che pur rappresentano capitali ingenti, sono perfino disfatti dal mare burrascoso, con gravissimo danno de' proprietarii. Coll' operazione suddetta si stabilisce una diretta comunicazione, fra la Piave ed il Sile, si evita la discesa al mare, risparmiando una ventina di chilometri, e si evitano i pericoli. Tale operazione è, del resto, tanto indicata, che la prima idea di volerla attuata risale a trent' anni addietro. Ebbe la prima approvazione dell' Uffizio tecnico d' allora, preseduto, come ben sapete, da quell' uomo di genio, ch' era Paleocapa. Diverse cause, fra le quali le politiche, fecero sempre dilazionare l' impresa, che ora finalmente si spera realizzare. Una buona notizia che posso dare, è

600



quella che non si dimanda nulla a nessuno per sussidii. La spesa verrà anticipata dai Comuni di Musile e S. Donà, e poi rifusa, cogl' interessi, dalle tasse che s' imporranno pel transito per quella nuova via. Quanto al commercio, quando s' imponesse anche il 50 per 0[0 di quello che spende in più al giorno d' oggi, ben vedete che non avrebbe certo cagione di lagnarsi, poichè il rimanente, ossia il 50 per 0[0 residuo, è tutto suo guadagno netto, senza che vi abbia concorso in benchè minima parte. Ora si stanno rivedendo i calcoli, poichè, dopo tanti anni, possono essere variati gli elementi di stima. L' opera può costare intorno alle 150,000 lire, e se non soppravvengono ostacoli inattesi, è probabile che possa essere fatta verso l' anno prossimo.

Per ultimo, o signori, permettete che chiami la vostra attenzione sopra un genere di lavori, e dirò anche provvedimenti, dai quali io credo che la Provincia di Venezia può attendersi un grande miglioramento. È quello della separazione delle acque del mare dalle acque dolci, mediante le porte *a bilico* che il mare chiude esso stesso colla marea, e che al riflusso poi riapre l' acqua dolce. È un provvedimento che ha un doppio scopo: quello igienico e quello dell' utile pel più facile scolo. Quanto all' igienico, è noto come la mal' aria venga generata soprattutto dall' acqua salmastra che produce una vegetazione speciale, che poi vi perisce, e si corrompe con esso l' aria.

In Toscana fu attivato su larga scala quel rimedio, ed è famoso fra gli altri il risultato ottenuto a Viareggio. Alla fine dello scorso secolo, Viareggio era un meschinissimo villaggio, popolato da poche centinaia di abitanti, sempre in lotta colla febbre. Un grande stagno a tergo, che scarica in mare, n' era la causa. Venne costrutto un ponte a bilico

Digitized by Google

dall' ingegnere Giorgini, e bastò perchè, non entrando più il mare a mescolar le sue acque con quelle dello stagno, a fronte che questo esista sempre, l' aria divenne sana al punto, che Viareggio crebbe a grosso borgo di oltre 6000 abitanti, e divenne un luogo di bagni frequentatissimo. Esso deve tutto a quell'operazione. Per quanto al vantaggio economico, esso è evidente. La massa d' acqua che colla marea montante entra nei canali, occupa uno spazio che viene sottratto alle acque dolci di scolo, le quali sono obbligate a rigurgitare; coll' impedire che penetri l' acqua di mare durante il flusso, le acque dolci riempiono i canali di scolo, e quando comincia il riflusso, o la difesa delle acque al mare, allora le acque dolci aprono le porte da sè, e si scaricano in mare esse pure. Il vantaggio è immediato, ed a seconda dei luoghi può abbracciare vastissima estensione, sì che la spesa può venir sopportata con facilità dai Consorzii.

Due di queste opere sono ora in progetto, una nel Distretto di Portogruaro, da collocarsi nella località detta di S. Gaetano, o vicinanze, e serve per trattenere le acque dall' entrare ne' canali di scolo fra il Lemene e la Livenza, e l' altra al luogo detto il Brian sopra il porto di S. Margherita, e comprende essa pure un vasto bacino fra la Livenza ed il Piave. La spesa sarà sostenuta dai Consorzii, e così esser deve, perchè nel volgere di poco tempo essa verrà rimborsata dai beneficii veramente straordinarii, anche dal lato economico, che può dare un' opera simile, se bene collocata ed eseguita. Ma su questo argomento appunto mi permetto chiamare la vostra attenzione per una operazione, che io credo tornerà utile assai alla Provincia.

I vasti tratti di terreni soggetti a quelle periodiche e regolari invasioni dell' acqua del mare,

Digitized by Google

602



ammettono, io credo, ben altro numero di simili opere; in questi casi, uno degli ostacoli maggiori è quello di trovare chi si ponga alla testa per fare gli studii necessarii, ciò ch' è pure il primo indispensabile passo. Altri non vi pensa punto benchè sia interessato, altri non vuole antecipare nulla, perchè teme, che, dopo fatto lo studio, il danaro e la fatica siano sprecati; insomma, o per una ragione o per l'altra, non si fa nulla, e così le cose rimangono nello stato stazionario. Se la Provincia vi entrasse unicamente per lo studio, non sarebbe tolto un grande ostacolo? Che sarebbero mai otto o diecimila lire, spese in una ispezione accurata, fatta fare da periti di simili opere, i quali studiassero il complicato sistema di tanti canali naturali ed artificiali, indicando ove sarebbe opportuno collocare simili opere idrauliche? Dopo ciò, spetterà pur agli interessati l' unirsi per sostenerne la spesa; e ponete pure che solo una metà, un terzo risponda, esso è tanto di guadagnato. Ma siccome i buoni risultati sono i veri apostoli di simili lavori, potete esser certi che, attivati i primi con successo, verranno in seguito anche gli altri.

Io conchiudo quindi proponendovi: *che vi piaccia nominare una Comissione, che faccia studiare i luoghi dove sarebbe opportuno collocare dei sostegni, o porte a bilico, con facoltà alla medesima di valersi de' tecnici ch' essa stimerà opportuni, accordando i fondi necessarii per tale operazione, in quel limite che vi parrà, salvo il renderne conto, e con raccomandazione di presentare entro un anno il risultato dell' incarico avuto.* »

833176